

## PM

Ärendenr: TRV 2011/6195  
Projektnr: B303140

Till:

Från:

2012-08-20

Telefon: 0771-921 921

Lena Wieweg  
Bo Lindgren

## Västlänken PM Samhällsekonomi

### Synpunkter från beredningsremissen

Flera remissinstanser påtalar att Västlänken är olönsam utifrån den samhällsekonomiska kalkylen. Länsstyrelsen anser dessutom att Trafikverket behöver bemöta den kritik som framförs avseende projektets kostnader inför tillåtlighetsprövningen.

I denna PM kommenteras först övergripande den samlade effektbedömningen av projektets lönsamhet. Därefter kommenteras inkomna frågor grupperade under projektets nyttor respektive kostnader. Frågeställningarna återges kursivt.

### Övergripande om den samlade effektbedömning

Den samhällsekonomiska bedömningen för Västlänken är som för alla storstadsprojekt svår att göra. De beräkningsbara nyttor som ingår i bedömningen är effekter på resande och trafik, trafiksäkerhet, beräkningar av utsläppsförändringar och offentliga kostnader och intäkter. De faktorer som ej låter sig beräknas är bland annat intrång i kulturmiljöer, stadsmiljöeffekter, långsiktiga effekter på lokalisering och bilinnehav. Ett problem för storstadsprojekten är att de övergripande ändamålen i de flesta fall just omfattar de nyttor som ej är beräkningsbara och därmed inte heller ingår i kalkylen. Detta är den främsta orsaken till att projekt som Citybanan i Stockholm och Citytunneln i Malmö, trots låg (negativ) samhällsekonomisk lönsamhet har beslutats och nu genomförs. Det finns inget skäl att förvänta sig att Västlänken i avgörande grad skulle skilja sig från dessa båda andra storstadsprojekt.

I samband med åtgärdsplaneringen, som resulterade i den Nationella planen för transportsystemet 2010-21, gjordes en ny samlad effektbedömning för utbyggnad av Västlänken. Analysen visade återigen att de nyttor som prissätts inte uppväger kostnaderna, dvs nettonuvärdeskvoten är negativ. Utöver de beräkningsbara och prissatta effekterna som ingår i den samhällsekonomiska kalkylen, kan vissa infrastrukturprojekt medföra effekter på ekonomisk tillväxt genom förändrat arbetskraftsutbud och agglomerationseffekter.

Ärendenr: TRV 2011/6195  
Projektnr: B303140

Man skulle kunna uttrycka agglomerationseffekter som positiva effekter till följd av mer koncentrerad lokalisering av företag, offentliga tjänster samt arbetskraft vilket möjliggör utnyttjande av stordriftsfördelar, ökad specialisering och kunskapsutbyte. Sådana effekter på ekonomisk tillväxt kan uppstå i högt specialiserade och befolkningstäta områden. I den samlade effektbedömningen för Västlänken redovisas en sådan beräkning, genomförd med modellen Samlok. Kalkylresultatet förbättras dock endast i liten omfattning med denna modell.

I den samlade effektbedömningen redovisas också ett antal andra känslighetsanalyser, varav andra prognosförutsättningar uppvisade störst effekt på kalkylresultatet. Med prognosförutsättningar avsågs bl a befolkningstillväxt, markanvändning m m.

Slutsatsen blir dock att flertalet nyttor för storstadsprojekten för närvarande ej är beräkningsbara utan får beskrivas på annat sätt.

### **Projektets nyttor**

#### ***Järnväg till Borås***

*Delutbyggnad av ny järnväg till Borås ingår som en förutsättning i den sk basprognosen 2020. Detta kritiserar utifrån att järnvägen till Borås inte är planerad eller finansierad.*

Sedan drygt 10 år har ny järnväg till Borås planerats och diskuterats i tre deletapper. I regeringens framtidsplan från 2004 fanns delsträckan Mölnlycke – Rävlanda/Bolebygd med. Däremot saknas projektet i den Nationella planen från 2010.

Till att börja med måste fastslås att en utbyggnad av järnvägen Mölnlycke-Rävlanda ingår som en förutsättning för Västlänkskalkylen i både jämförelse- och utredningsalternativet. Det betyder att effekter beräknas för den trafik- och resandevolym som följer av detta. Däremot ingår inte nyttoeffekter av en ny järnväg Mölnlycke-Rävlanda i Västlänkens utredningsalternativ.

Detta är det normala tillvägagångssättet i samband med upprättandet av långsiktiga investeringsplaner i transportinfrastrukturen. Analyser av olika åtgärder baseras på en prognos för en framtida tidpunkt, vilken i den senaste åtgärdsplaneringen var år 2020. Vid fastställandet av förutsättningar för den aktuella prognosen år 2020 baserades dessa på den då gällande infrastrukturplanen, där delsträckan Mölnlycke-Rävlanda/Bollebygd fanns med. Om utbyggnad av en ny järnväg till Borås är mycket osäker är det en relevant synpunkt att en analys av Västlänken bör göras utan denna förutsättning. Det är dock klart att avsikten med Västlänken är att möjliggöra ett nytt trafiksystem i och omkring Göteborg, vilket förutsätter kapacitetsökningar på flera omgivande sträckor.

Ärendenr: TRV 2011/6195  
Projektnr: B303140

Utbyggnad av ny järnväg till Borås är nu föreslagen i nästa planeringsomgång.

### ***Resandemängder***

*Resemängder från Haga respektive Korsvägen ifrågasätts då vetenskapligt grundad analys saknas.*

Det är ett korrekt påstående. I underlaget till den nya effektbedömningen 2010 användes de bedömningar och faktorer som togs fram inom det s k K2020-projektet i Göteborgsområdet. Man utgick där från att kollektivtrafikutbudet skulle utökas kraftigt i utpekade stråk varför man kan förvänta sig en högre andel resor med kollektivtrafiken. Bedömningen av faktorernas storlek baserades på den planerade ökningen av turutbudet i respektive stråk.

Det är av naturliga skäl svårt att prognostisera framtida resandemängder i de fall trafikstrukturen och resmöjligheterna förändras väsentligt jämfört med utgångsläget. Svårigheten har främst att göra med att resandeprognoser normalt sett görs med en given markanvändning. En väsentligt annorlunda trafikstruktur kan på sikt få konsekvenser för markanvändningen, det vill säga var människor väljer att bo och arbeta samt lokalisering av arbetsplatser och andra besöksmål. Då dessa förändringar har skett, kan resandeströmmarna se väsentligt annorlunda ut. De fall där sådana effekter kan inträffa förekommer relativt sällan och är därför plats- och situationsspecifika vilket betyder att det saknas generella modeller och metoder för sådana prognoser.

### ***Hagastationen***

*Hagastationens samhällsnytta anses diskutabel genom begränsat antal resenärer och liten koppling till annan kollektivtrafik.*

I beslutshandlingen från 2007 konstaterades att det valda alternativet med Hagastationen skiljer ut sig något gentemot de övriga alternativen genom att det blir en större överflyttning av resande, när nya viktiga målpunkter och ger goda utvecklingsmöjligheter för staden.

I PM Stadsutveckling redovisar Göteborg Stad de aktuella utvecklingsmöjligheterna.

Ärendenr: TRV 2011/6195  
Projektnr: B303140

### **Trängselskatt**

*Miljönyttan i utredningen har inte tagit hänsyn till trängselskatten som införs 2013 och den nytta som redan då uppkommer. Man räknar alltså samma resenärer två gånger.*

*Trängselskatten anses vara extremt hög och synpunkter finns om att Trafikverket ska åläggas att beräkna faktisk finansieringskostnad baserat på rekommendation från ASEK 4.<sup>1)</sup>*

Syftet med trängselskatten är att minska trängsel, förbättra miljön samt bidra till finansieringen av Västsvenska paketet.

Frågan är, av två skäl, inte relevant i samband med Västlänkens samlade effektbedömning eller samhällshällsekonomiska kalkyl. Det ena är att införande av trängselskatt i sig innebär en rad positiva effekter på bland annat framkomlighet, restider, trafiksäkerhet och miljö vilka vägs mot uppbördskostnaden för skatteuttaget och resenärernas ökade finansiella utgifter. Det betyder att införande av trängselskatt är en åtgärd som står på egna ben och som ska utvärderas som ett eget projekt. Det andra skälet är att beräkningar av samhällsekonomisk lönsamhet och nettonuvärdeskvot enligt ASEK 4 ska baseras på statlig finansiering av investeringskostnaden med gemensamt byggstartår för alla objekt för att skapa jämförbarhet mellan objekten. Analyser av alternativa finansieringslösningar görs i annat sammanhang.

Trängselskatt för biltrafiken innebär att det blir dyrare att åka bil inom de områden som trängselskatten avser. Detta minskar efterfrågan på bilresor och ökar efterfrågan på resor med andra färdmedel. Den samhällsekonomiska kalkylen påverkas på tre områden av att trängselskatt införs:

- Resandet med kollektivtrafiken är högre redan i utgångsläget med trängselskatt vilket ökar nyttan av Västlänken.
- Den så kallade miljönytta som nämns i några av remissvaren beror enbart på hur mycket det förbättrade tågutbudet påverkar volymen resor med fordon som förorsakar utsläpp av koldioxid och luftföroreningar. Även om den totala miljöbelastningen kan förväntas minska till följd av trängselskatt så kan den ytterligare minskning som uppstår till följd av Västlänken vara oförändrad eller till och med öka, till följd av ökad benägenhet att byta färdmedel då bilresor blir dyrare.
- Eftersom trängseln i vägnätet är lägre i utgångsläget med trängselskatt blir inbesparingen i form av restidsvinster i vägnätet lägre, vilket minskar nyttan av Västlänken. I den samhällsekonomiska kalkylen för Västlänken ingår dock inte några sådana beräkningar av restidseffekter i vägnätet

Ärendenr: TRV 2011/6195  
Projektnr: B303140

varför det inte finns någon nytta som kan minskas av trängselskatt.

Sammantaget är troligtvis påverkan på den samhällsekonomiska kalkylen för Västlänken av trängselskatter positiv men av mindre storleksordning.

### **Ökad restid**

*Kritik framförs innebärande att huvudsyftet med ökad tillgänglighet med två nya stationer i centrala Göteborg står i motsats till att flertalet resenärer får ökad restid.*

Det stämmer att resenärer mellan Göteborg C och stationer söder om Göteborg får längre restid. Detta ingår också som en negativ effekt i den samhällsekonomiska kalkylen.

En av kollektivtrafikens stora nackdelar jämfört med personbil är att kollektiva resor ofta kräver byten, med den negativa komfort, tidsförlust och stressmoment detta innebär. I nuvarande utformning av kalkylvärden för olika restidskomponenter (både ASEK 4 och ASEK 5)<sup>1)</sup> värderas förekomst av byten genom själva tiden för bytet, inte det faktum att byten i sig, oavsett hur lång tid det tar, upplevs som en nackdel för resenärerna. Detta är ett område som pekats ut som prioriterat för fortsatt metodutveckling. En av de stora fördelarna som följer av Västlänken är att genomgående trafik möjliggörs, det vill säga antalet byten minskar. I kalkylen har detta enbart värderats i form av den minskade tiden för byten, inte genom den nytta som resenärerna upplever av att slippa byten överhuvudtaget. Det är således möjligt att resenärernas beräknade nytta av fler direktförbindelser är underskattad i kalkylen.

### **Anläggningskostnader**

*Kritik har framförts angående de kalkylerade anläggningskostnaderna som genomförts enligt den s k successivprincipen. Kritiken handlar bl a om att tillräcklig hänsyn inte tagits till de byggnadstekniska svårigheterna och trafikomläggningar under byggtiden samt att index är underskattat. Dessutom kritiseras att vi endast använt sannolikhetsnivån 50% att kostnaden inträffar.*

Successivprincipen har använts för samtliga större anläggningsprojekt som nu ingår i Nationell plan där projekten redovisas med 50 % sannolikhet. För Västlänken gjordes nya kostnadsbedömningar i form av en osäkerhetsanalys enligt successivprincipen under hösten 2009 i samband med förhandlingarna om Västlänkens finansiering.

För att kunna tolka och förstå ett kalkylresultat enligt successivprincipen måste förutsättningarna för analysen beaktas noga. Det gäller dels vilka fasta förutsättningar som finns för analysen samt detaljeringsgraden på kalkylunderlaget.

Ärendenr: TRV 2011/6195  
Projektnr: B303140

I utgångsläget grupperas underlaget i ett fåtal poster men bryts ned successivt utifrån den kunskap man har för tillfället och för att minska osäkerheten. Dessutom ingår alltid att identifiera risker och möjligheter i projektet som sammanfattas i de s k generella osäkerheterna. Det gäller marknadssituation, lagar, regler och tillstånd, byggprocessen m m.

Underlaget för analysen i Västlänken består av ett fåtal poster för en komplett driftsatt dubbelspårig järnväg, huvudsakligen i tunnel med anslutning i plan vid Olskroken och planskilt i Almedal. De tre nya stationerna vid Göteborg C, Haga och Korsvägen ingår exempelvis i en post.

Analysresultatet slutade på ett medelvärde om ca 20 mdkr med ett osäkerhetsspann om ca  $\pm 3$  mdkr i 2009 års prisnivå. Kostnadsposten tunnel visade sig som väntat vara mest osäker och bröts ned i två omgångar. Kostnadsökningen jämfört med beslutshandlingen består i huvudsak av prisökningen, men även av större osäkerhetsmarginaler i de enskilda kostnadsposterna och i de generella osäkerheterna.

---

<sup>1</sup> ASEK; Arbetsgruppen för SamhällsEkonomiska Kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet. Inom ramen för ASEK genomförs kontinuerligt uppdateringar av kalkylvärden och analysmetoder vilka publiceras under benämningarna ASEK 4, ASEK 5 etc. Dessa värderingar och metoder gäller som riktlinjer inom transportsektorn under ett antal år till dess att en ny samlad publikation ges ut. Den senaste ASEK-publikationen går under benämningen ASEK 5 och gäller formellt från 10 september 2012.